

Ігор Вікторович Стельмашов

*Провідний судовий експерт Житомирського відділення
Київського науково-дослідного інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України*
ORCID: 0009-0003-9911-9393, e-mail: zhytomyr@kndise.gov.ua

**Щодо проблемних питань у проведенні досудового
розслідування кримінальних правопорушень,
пов'язаних з експлуатацією машин,
механізмів та устаткування**

У статті розглянуто проблемні питання, пов'язані з призначенням та проведенням інженерно-технічної експертизи. Автор роботи на підставі матеріалів кримінальних проваджень аналізує характерні недоліки у діяльності органів досудового розслідування щодо збирання вихідних даних та призначення експертиз з дослідження технічного стану та умов експлуатації машин і механізмів.

Ключові слова: *судова інженерно-механічна експертиза; технічний стан; умови експлуатації машин і механізмів; орган досудового розслідування.*

Постановка проблеми. Актуальність дослідження обумовлюється специфікою першочергових слідчих дій органів досудового розслідування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з експлуатацією машин, механізмів та устаткування. Визначені характерні помилки та чинники, які негативно впливають на результати експертиз за спеціальністю 10.23 «Дослідження технічного стану та умов експлуатації машин і механізмів».

Експертна практика свідчить, що недооцінка або нехтування документуванням важливих фактів та обставин на цій стадії розслідування призвела до неможливості вирішення понад 50 % питань, поставлених на розв'язання експертизи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам дослідження та розроблення теоретичних і методичних засад судової інженерно-механічної експертизи, рекомендацій із застосування спеціальних знань у кримінальному та цивільному судочинстві щодо попередження, розкриття, розслідування і розгляду судами правопорушень, пов'язаних з експлуатацією машин, механізмів, устаткування, а також

удосконалення її методології, обґрунтування і формулювання рекомендацій із правової оцінки результатів та підвищення ефективності використання висновків судової експертизи у процесі доказування присвячена наукова стаття А. А. Крупки, Л. Є. Дузь, М. О. Кралюк, Є. О. Яковлевої [1].

Мета дослідження. Узагальнення практичного досвіду дій органів досудового розслідування та експертної практики, що стосуються проведення експертиз за спеціальністю 10.23 «Дослідження технічного стану та умов експлуатації машин і механізмів», розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення першочергових слідчих на стадії досудового розслідування, пов'язаних із збиранням доказів.

Викладення основного матеріалу. Минуло вже понад три роки, як в Україні запроваджено інженерно-технічну експертизу за спеціальністю 10.23 «Дослідження технічного стану та умов експлуатації машин і механізмів». За цей період до Житомирського відділення Київського науково-дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України надійшло 17 процесуальних документів про призначення інженерно-механічних експертиз (10 постанов слідчих, 7 ухвал судів) та 2 заяви на проведення досліджень. Із них виконано 11 експертиз та 7 знаходиться в експертному провадженні. За однією експертизою направлено повідомлення про неможливість надання висновку.

На вирішення експертиз у кримінальних провадженнях, з числа закінчених, було поставлено 33 питання, на 17 з яких (51,5%) дати відповідь не представилось можливим.

Серед причин, що призвели до цього, — відсутність конструкторської та експлуатаційної документації на досліджувані машини, або надання документації, яка не може бути ідентифікована як така. Часто від слідчих на клопотання експерта надходить сумнівна документація, яка не відповідає державним стандартам, не містить дані про виробника, правила експлуатації виробу, його параметри і характеристики. Без цих вихідних даних іноді неможливо навіть класифікувати об'єкт дослідження за видом, підвидом, підгрупою тощо, як для окремої, так і споріднених галузей виробництва. Мали місце непоодинокі випадки відсутності на досліджуваних об'єктах будь-яких маркувальних позначок, бирок тощо.

За відсутності технічної документації неможливо встановити відповідність умов експлуатації машин і механізмів вимогам нормативно-технічних документів, внесення змін у їх конструкцію тощо [2].

Особливої уваги заслуговує аналіз помилок та недопрацювань органів досудового розслідування при проведенні першочергових слідчих дій.

Так, наприклад за фактом нещасного випадку з летальним наслідком була призначена судова інженерно-механічна експертиза. Під час виконання своїх обов'язків отримав тілесні ушкодження правої верхньої кінцівки токар-розточувальник заводу, внаслідок яких останній помер.

На думку членів спеціальної комісії, нещасний випадок стався внаслідок того, що при виставленні свердла на розмічені площини фланця корпусу змішувача, потерпілий не вимкнув електричний двигун верстата, не дочекався повної зупинки обертів шпінделя, внаслідок чого свердло зачепило його верхній одяг та почало намотувати на шпіндель, що в подальшому нанесло травми, які не сумісні з життям.

Причину нещасного випадку та обставини, які його обумовили, не вдалось за можливе вирішити і інженерно-технічною експертизою з безпеки життєдіяльності, — через відсутність у матеріалах, наданих для проведення досліджень, інформації про те, у результаті яких саме дій були отримані травми несумісні з життям потерпілого.

Досліджуючи надану технічну документацію експерт, який проводив інженерно-механічну технічну експертизу, дійшов висновку, що захоплення одягу обертовими частинами горизонтально-розточувального верстату могло відбутися як самим ріжучим інструментом (свердлом), так і у місці його кріплення (головка шпінделя, піноль).

Слід зазначити про справедливість твердження, наведеного у ч. 6 Науково-практичного коментаря до ст. 237 Кримінального процесуального кодексу України (далі — *КПК України*), де зазначено: «Огляд місця події, як і огляд предметів, документів можна проводити повторно і навіть неодноразово, якщо виникає така необхідність. Однак не слід забувати, що не зафіксовані при першому огляді дані, не завжди можуть бути поновлені, тому його проведення має бути особливо ретельним» [3]. Воно підтверджується матеріалами даного кримінального провадження.

Дослідженням матеріалів кримінального провадження встановлено, що при огляді місця події сам верстат та його рухомі частини не оглянуті. Тому, на яких деталях знаходились фрагменти одягу та за які конструктивні елементи верстата вони зачепилися, не було встановлено. Одяг потерпілого також не оглядався і не вилучався для проведення трасологічної експертизи механічних пошкоджень одягу на предмет встановлення характеру пошкоджень, механізму їх утворення та ідентифікацію (ототожнення) знаряддя за пошкодженнями, що є на даному одязі.

Враховуючи, що травми, отримані потерпілим, локалізуються у верхній частині кінцівки, був незрозумілий механізм виникнення травми, враховуючи, що захват одягу відбувається, як правило, поруч з кистю. Проте, на вирішення судово-медичної експертизи не ставились питання чи можливе травмування верхньої частини кінцівки у результаті захоплення низу рукава куртки. Також, слідчим не було задоволено клопотання експерта щодо надання алгоритму дій токаря-розточувальника при виконанні операцій які він виконував до настання нещасного випадку. Це необхідно було для проведення ситуаційних досліджень та моделювання механізму настання події.

Ці та інші обставини унеможливили виконання експертизи.

Також неякісно проведений огляд ставить під сумнів виконання експертизи і по факту загибелі людини унаслідок неконтрольованого опускання кузова автомобіля. Перекидаючий механізм платформи кузова авто разом з гідропідйомником, що є виконуючим органом цього механізму, не оглянутий і не сфотографований.

Зрозуміло, що широкий спектр машин і механізмів об'єктивно ускладнює дії слідчих щодо збирання вихідних даних. Адже при проведенні огляду без попереднього ознайомлення з документацією про певний тип машини чи устаткування, слідчий може залишити поза увагою наявні конструктивні зміни, що мають значення для справи і які у подальшому будуть досліджені експертом. Проте, наявність очевидних нетипових, здебільшого кустарного характеру, втручань до його конструкції мала би привертати увагу і фіксуватись у протоколах слідчих дій.

Так, при дослідженні матеріалів кримінального провадження за фактом отримання смертельних тілесних ушкоджень працівником при роботі на гідравлічному пресі, увагу експерта привернула рукописна примітка на акті за результатами проведення позапланового заходу державного нагляду (контролю) щодо дотримання вимог законодавства у сфері охорони праці, промислової безпеки, зроблена посадовою особою цього органу. Зокрема, у розділі акту «Опис виявлених порушень вимог законодавства» одним із недоліків було зазначено: *«На підприємстві не створені безпечні умови праці та не дотримані основні принципи запобігання небезпекам, а саме: не усунута небезпека, яка пов'язана зі штучним блокуванням ізолюючою стрічкою роботи кінцевого вимикача на пресі гідравлічному, пакувальному моделі А-125, 2015 р. в.»*, а у графі «Ризик настання негативних наслідків від провадження господарської діяльності» під записом «Смерть працюючої особи» дописано рукою *«Усунуто під час перевірки 15.04.2024»*. Вказані дії вчинені на верстаті, опечатаному слідчим після проведення першочергових слідчих дій 10.04.2024. У протоколі огляду місця пригоди та фототаблиці намотування ізоляційної стрічки на блокувальний пристрій (кінцевий вимикач) верстата не зафіксовано. Таким чином, лише випадково, ще до проведення огляду експертом, було встановлено факт внесення конструктивних змін до технологічної машини та після інформування слідчого останнім вжито відповідних слідчих дій щодо процесуального закріплення виявленої експертом обставини.

У певній мірі компенсувати недоліки першочергових слідчих дій можливо у разі проведення фото-, відеофіксації слідчих дій.

Так, експертом Житомирського відділення Київського НДІСЕ Міністерства юстиції України проводилась комплексна інженерно-механічна експертиза та судова експертиза з охорони праці і безпеки життєдіяльності за фактом витоку аміаку із залізничної цистерни, що створило небезпеку для життя, здоров'я людей та довкілля.

Виникнення техногенної аварії сталося внаслідок розгерметизації залізничної цистерни та витоку аміаку при виконанні маневрових робіт. При слідуванні залізничного потяга з цистернами через проїму воріт критого складу відбулось зіткнення ковпака цистерни із залізобетонною перемичкою рампи складу.

За версією слідчих органів аварію спричинило порушення габаритів при проходженні цистерни через проїму критої рампи, через що ковпак арматури вперся у залізобетонну перемичку цієї рампи. Проте, у ході огляду місця пригоди конструктивних змін як в будівлі складу, на під'їзних коліях, так і на самій цистерні не виявлено.

Оглядом, проведеним за участю експертів було встановлено деформацію передньої частини нижньої кромки люка з увігненням в середину простору над люком та накладенням його бокових країв на верх зливо-наливної арматури. Зокрема, розташованих по боках кулькових кутових клапанів для рідкої фази, один з яких під дією зовнішньої сили зазнав невідвортної деформації. При цьому, металеві елементи механічних замків з накидними скобами, які фіксують захисний ковпак у закритому положенні, розташовані симетрично відносно центра люка, не зазнали будь-яких деформацій (розриву, розтягування, відриву від каркасу кріплення тощо), що вказує на те, що захисний ковпак до моменту деформації не кріпився зазначеними скобами і не був закритим на механічні замки.

Як було з'ясовано експертами та у подальшому, за їх рекомендацією, підтверджено у ході слідчого експерименту, за наявності спеціалізованих автомобільних напівпричіпів-цистерн та необхідного обладнання можливе проведення зливо-наливних операцій поза стаціонарною зливо-наливною залізничною естакадою.

Дослідженням технічної документації на залізничну цистерну для перевезення аміаку встановлено, що конструкцією цистерни не передбачено інших способів зливо-наливних операцій як із застосуванням арматури, встановленої на кришці люка цистерни у верхній її частині.

У ході слідчого експерименту встановлено, що при приєднаних рукавах до кутового вентиля пристрою зливу і наливу для рідкої фази, захисний ковпак на кришку люка не опускається, оскільки упирається на гумовий рукав, приєднаний з боку. При цьому виступаюча поверхня захисного ковпака знаходиться вище захисних дуг котла цистерни, та, відповідно, вище нижньої відмітки залізобетонної перемички над проїмою критої рампи (складу).

Оскільки в матеріалах справи не встановлено факту приєднання до зливоної арматури гумових рукавів або іншого обладнання, але констатується факт відкачки аміаку з аварійної цистерни, експерт дослідив перебіг ліквідації аварії, пов'язаної з витоком аміаку.

З показів безпосередніх учасників ліквідації аварії, з числа співробітників ДСНС України, що перебували у захисних костюмах, апаратах

на стиснутому повітрі та панорамних масках для захисту органів дихання, до місця аварійного витоку (кран, розташований по середині цистерни згори) не можна було наблизитись ближче ніж на метр, а через інтенсивне випаровування аміаку не можна було розгледіти наявність будь-яких підключень до крану, з якого відбувався аварійний витік.

Тобто, залишалось нез'ясованим питання часу, способу та виконавця підключення обладнання для зливу аміаку.

Про дану обставину було повідомлено замовника експертизи. Завдяки вжитим додатковим слідчим заходам встановлено, що у ході оперативно-службової діяльності під час надзвичайної події здійснювалася фотофіксація представниками інших правоохоронних служб. Дослідженням наданих фотоматеріалів встановлено що до аварійної цистерни були підключені та закріплені зверху 2 шланги чорного кольору для відкачування аміаку в цистерні об'ємом 3 куб. м, що були надані підприємством через 5 годин після початку ліквідації аварії.

Також був встановлений співробітник ДСНС, який по представлених фотознімках з місця події повідомив, що особисто розмотував із люка цистерни шланги, які опустив до трактора з цистерною для відкачування аміаку.

Таким чином, було підтверджено експертну версію про наявність приєднаних до зливо-наливної арматури цистерни шлангів, які, були намотані навколо люка цистерни і не давали змогу опустити захисний ковпак на кришку люка.

Отже, результат експертних досліджень значною мірою залежить від якісного проведення першочергових слідчих дій.

Висновки. Передумовою результативного виконання експертиз із дослідження технічного стану машин і механізмів є об'єктивне, якісне та повне проведення першочергових слідчих дій органами досудового розслідування, надання повного комплексу конструкторської і експлуатаційної документації та підтримання тісної взаємодії з експертом.

Поєднання експертного досвіду та знань з оперативними можливостями органів досудового розслідування — запорука повного та всебічного розслідування злочинів, пов'язаних з експлуатацією машин, механізмів та устаткування.

Перелік посилань

References

1. Проект Закону України «Про судово-експертну діяльність» від 19.11.2021 № 6284-1. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-sudovo-ekspertnu-diyalnist-ta-samovryaduvannya-sudovikh-ekspertiv>.
- Draft Law of Ukraine «On Forensic Expert Activity» dated November 19, 2021 No. 6284-1. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-sudovo-ekspertnu-diyalnist-ta-samovryaduvannya-sudovikh-ekspertiv> [in Ukrainian].

2. Крупка А. А., Дузь Л. Є., Кра-люк М. О., Яковлева Є. О. Судова інженерно-механічна експертиза: праксеологічний підхід. *Вісник НТУУ «КПІ». Розділ «Право»*. 2020. № 3 (47). С. 80—85. Krupka, A. A., Duz, L. E., Kralyuk, M. O., Yakovleva, E. O. (2020). Forensic engineering and mechanical examination: a praxeological approach. *Bulletin of NTUU «KPI». Section «Law»*. No. 3 (47). Pp. 80—85 [in Ukrainian].
3. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка загальної методики проведення інженерно-механічних експертиз за експертною спеціальністю 10.23 «Дослідження технічного стану та умов експлуатації машин та механізмів». № держреєстрації 0122U200201. Report on the research work «Development of the general methodology for conducting engineering and mechanical examinations in expert specialty 10.23 «Investigation of the technical condition and operating conditions of machines and mechanisms». № state registration 0122U200201 [in Ukrainian].
4. Кримінальний процесуальний кодекс України: науково-практичний коментар / відп. ред.: С. В. Ківалов, С. М. Міщенко, В. Ю. Захарченко. Харків : Одиссей, 2013. 1104 с. Criminal Procedural Code of Ukraine: Scientific and Practical Commentary (2013) / Rep. ed.: S. V. Kivalov, S. M. Mishchenko, V. Yu. Zakharchenko. Kharkiv : Odyssey. 1104 p. [in Ukrainian].
5. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : наказ Мін'юсту України від 08.10.1998 № 53/5. On the approval of the Instructions on the appointment and conduct of forensic examinations and expert studies and Scientific and methodological recommendations on the preparation and appointment of forensic examinations and expert studies : order of the Ministry of Justice of Ukraine dated 08.10.1998 No. 53/5 [in Ukrainian].

Concerning problem issues in the conduct of pre-trial investigation of criminal offenses related with operation of machines, mechanisms, equipment

I. Stelmashov

The article deals with problematic issues related to the appointment and conducting of engineering and technical expertise in specialty 10.23 «Investigation of the technical condition and operating conditions of machines and mechanisms.» It is also noted that the wide range of objects that are sent for expert examination causes objective difficulties during the pre-trial investigation of criminal offenses related to the operation of machines, mechanisms and equipment. Based on the materials of criminal proceedings received by the Zhytomyr Branch of the Kyiv Scientific Research Institute of Forensic expertise, the author analyzes the characteristic deficiencies in the activities of the pre-trial

investigation bodies regarding the collection of initial data and the appointment of examinations for the study of the technical condition and operating conditions of machines and mechanisms. The relevance of the study is determined by the specifics of the primary investigative actions of pretrial investigation bodies in criminal offenses of this category. The underestimation or neglect of important circumstances at this stage of the investigation led to the impossibility of solving more than 50% of the questions put to the examination. The prerequisite for carrying out examinations on the technical condition of machines and mechanisms is the objective, high-quality and complete conduct of primary investigative actions by pre-trial investigation bodies, the provision of a complete set of design and operational documentation and maintaining close cooperation with the expert. The combination of expert experience and knowledge with the operational capabilities of pre-trial investigation bodies is the key to a full and comprehensive investigation of crimes related to with operation of machines, mechanisms and equipment.

Keywords: forensic engineering and mechanical expertise; technical condition; operating conditions of machines and mechanisms; body of pre-trial investigation.

⇒ Стельмашов, І. В. (2024). Щодо проблемних питань у проведенні досудового розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з експлуатацією машин, механізмів та устаткування. *Криміналістика і судова експертиза*. Вип. 69. С. 506—513. DOI: 10.33994/kndise.2024.69.46.